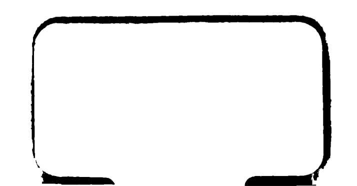
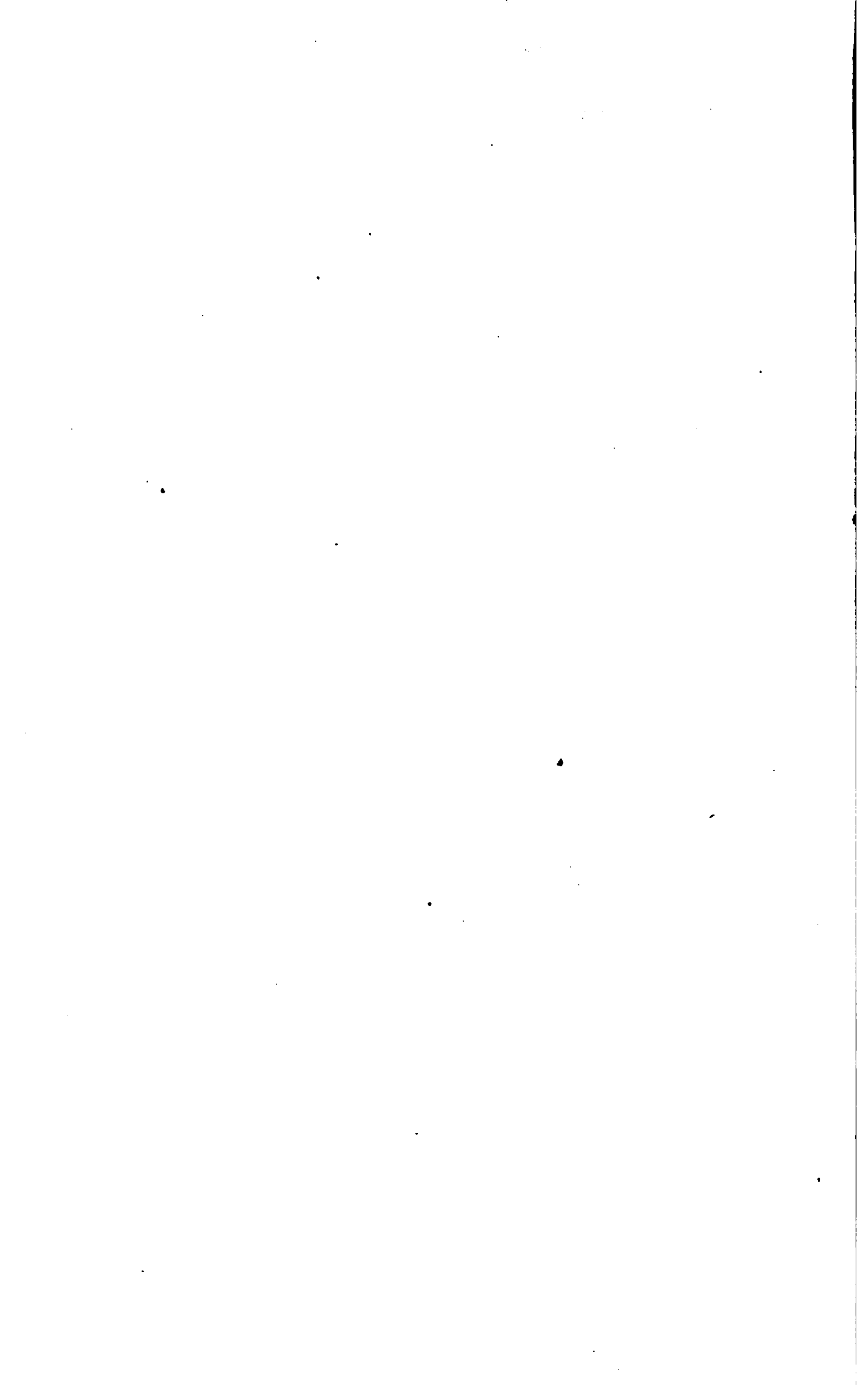

ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
SIGILLVM
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS







Internationales Uebereinkommen

über den

Eisenbahn-Frachtverkehr.

CONVENTION INTERNATIONALE

SUR LE

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER.

Text-Ausgabe.

Durchgesehen, unter Beifügung
einer
Systematischen Uebersicht
von

Dr. jur. Theodor Gerstner,
Geheimer Ober-Regierungsrath und vortr. Rath im Reichs-Eisenbahn-Amt,
Mitglied der deutschen Delegation bei den Berner Konferenzen.



Berlin, 1892.
Verlag von Franz Vahlen.
W., Mohrenstraße 13/14.

Vorwort.

Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist ein die gegenseitigen freundnachbarschaftlichen Beziehungen der betheiligten Länder wesentlich förderndes, namentlich für das Eisenbahnwesen und den Handel wie für das internationale Recht hoch bedeutsames Werk. Bereits 1874 von der Schweiz angeregt, in den Jahren 1878, 1881 und 1886 auf Konferenzen sachverständiger Delegirten der Vertragschließenden in Bern berathen, am 14. Oktober 1890 zum diplomatischen Abschluß gelangt und am 30. September 1892 ratifizirt, wird dieser den größten Theil Europa's umfassende Staatsvertrag am 1. Januar 1893 in's Leben treten. Derselbe regelt für den internationalen Güter-Verkehr unter den betheiligten Staaten die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen, sowie das Verhältniß der letzteren unter einander in umfassender Weise. Indem er alle seinen Vorschriften widersprechenden Tarif-Bestimmungen für nichtig erklärt, schafft dieser Staatsvertrag für sein Geltungsgebiet an Stelle des bisherigen unsicheren und verworrenen Rechtszustandes ein festes und der Hauptsache nach einheitliches Recht.

Das Internationale Uebereinkommen geht im Wesentlichen von den in den einzelnen vertragschließenden Staaten bisher geltenden und in den wichtigsten Grundanschauungen übereinstimmenden Normen aus, enthält indeß auch viele Vorschriften, welche sich den bisherigen Bestimmungen der Einzelrechte gegenüber als Neuerungen, glücklicher Weise zumeist auch als Verbesserungen darstellen. Für Deutschland kommt in dieser Hinsicht namentlich die Gewährung eines entsprechenderen Schadensersatzes im Falle von Verlust, Beschädigung oder Verspätung des Gutes, das Abhängigmachen des Verfügungsrechts des Absenders vom Besitz des Frachtbrief-Duplikats, ferner das Recht und die Pflicht der Eisenbahn, die Zollbehandlung während des Transportes vorzunehmen, in Betracht. Diese und verschiedene andere Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens gewinnen dadurch, daß sie in

fast allen betheiligten Staaten — in Deutschland mittels ihrer Aufnahme in die an die Stelle des Betriebsreglements tretende neue Verkehrs-Ordnung — der Hauptsache nach auch auf den inneren Verkehr Anwendung finden werden, erhöhte Bedeutung.

Eine gründliche Kenntnißnahme des neuen Rechts kann unter diesen Umständen allen am Verkehrsleben Betheiligten nicht dringend genug empfohlen werden. Sie wird zunächst und bis zum Erscheinen von Kommentaren berufener Fachmänner am besten erreicht werden durch das Studium des Textes der neuen Bestimmungen, deren einfache und gemeinverständliche Ausdrucksweise auch dem Laien kaum Schwierigkeiten bieten möchte. Um diesem Bedürfniß entgegenzukommen, ist die gegenwärtige von sachverständiger Seite sorgfältig durchgesehene Text-Ausgabe veranstaltet worden.

Da das Internationale Uebereinkommen in deutscher und in französischer Sprache abgeschlossen ist, haben in dieser Ausgabe beide Originaltexte vollständige Aufnahme gefunden. Zur Erleichterung des Vergleichens der beiden Texte, die sich gegenseitig zur Erklärung dienen, sind die einzelnen Absätze der Artikel und Paragraphen durch vorangestellte eingeklammerte Zahlen bezeichnet, welche im Original fehlen. In allem Uebrigen ist die Fassung des Staatsvertrages wortgetreu wiedergegeben.

Um einen Ueberblick über den Inhalt des Vertragswerkes zu gewähren uud das Auffinden seiner einzelnen Bestimmungen zu erleichtern, ist ein Inhalts-Verzeichniß beigefügt, welches die Anordnung des Internationalen Uebereinkommens und den dabei verfolgten Gedankengang in systematischer Uebersicht veranschaulicht und dabei auch den Stoff der Nebenverabredungen und der Anlagen an den bezüglichen Stellen des Hauptvertrages einreiht. Es ist damit ein Wegweiser im Gebäude des Internationalen Uebereinkommens geboten, welcher Manchem nicht unerwünscht sein wird.

Berlin, im Oktober 1892.

Inhalt

des

Internationalen Uebereinkommens sammt Nebenverträgen und Anlagen

in

Systematischer Uebersicht.

Art. = Artikel des Internationalen Uebereinkommens.
A.B. §. = Paragraph der Ausführungs-Bestimmungen.
C.A.R.Art. = Artikel des Reglements betr. das Central-Amt.
S. = Seite.
. — = Trennungszeichen zwischen dem deutschen und dem französischen Text.

Erster Theil. Eingangs-Bestimmungen.

I. Benennung der Vertragschließenden (Eingang). S. 1. — 61.

II. Voraussetzung der Anwendbarkeit des Internationalen Uebereinkommens, Liste der betheiligten Bahnen. Gleiche Geltung der einzelnen Theile des Vertragswerkes (Art. 1. Anlage. Protokoll Nr. I. III. IV). S. 2. 52. 59. — 63. 84. 125.

III. Vom internationalen Transport ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände:

1. Auf Grund territorialer oder lokaler Anordnungen und Einrichtungen (Art. 2). S. 2. — 63.
2. Auf Grund gemeinsamer Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens (Art. 3. A.B. § 1 und Anl. 1). S. 3. 40. 45. — 63. 104. 110.

IV. Ausschließliche Geltung des Internationalen Uebereinkommens (Art. 4). S. 3. — 63.

Zweiter Theil. Eingehung und Inhalt des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

I. Verpflichtung der Eisenbahn zum Abschluß des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages (Art. 5). S. 3. — 64.
II. Der Frachtbrief und der Abschluß des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.
1. Nothwendigkeit, Inhalt und Form des Frachtbriefes. Andere Urkunden. (Art. 6. A.B. § 2. Formular in Anl. 2). S. 4. 40. 56/57. — 64. 104. 122/123.
2. Haftung des Absenders für seine Angaben im Frachtbrief. Bahnseitige Ermittelungen. Frachtzuschlag wegen unrichtiger Angaben und wegen Ueberlastung. (Art. 7. A.B. § 3). S. 5. 41. — 66. 105.
3. Abschluß des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages. Bedeutung des Frachtbriefes hierbei. Beweiskraft des abgestempelten Frachtbriefes. Dessen Duplikat (Art. 8. Formular in Anl. 2). S. 5. 56/57. — 66. 122/123.
III. Verpackung des Gutes (Art. 9. A.B. § 4 und Anl. 3). S. 6. 41. 57. — 67. 105. 123.
IV. Beobachtung der Zoll-, Steuer- und Polizei-Vorschriften (Art. 10). S. 6. — 67.
V. Die Transportkosten.
1. Berechnung der Fracht nach Maßgabe der Tarife. Baarauslagen (Art. 11. Protokoll Nr. II). S. 7. 59. — 68. 125.
2. Erhebung der Fracht. Berichtigungen (Art. 12). S. 7. — 69.
VI. Nachnahme und Vorschuß (Art. 13 A.B. § 5). S. 8. 41. — 69. 106.
VII. Lieferfristen (Art. 14 A.B. § 6). S. 8. 42. — 70. 106.

Dritter Theil. Ausführung des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

I. Verfügungsrecht des Absenders (Art. 15. A.B. § 7. Anl. 4). S. 8. 43. 58. — 70. 107. 124.
II. Rechte und Pflichten des Empfängers (Art. 16. 17). S. 9. 10. — 71.
III. Transporthindernisse (Art. 18). S. 10. — 71.
IV. Ablieferung des Gutes und Einziehung der Transportkosten.
1. Verfahren bei Ablieferung des Gutes (Art. 19). S. 10. — 72.
2. Rechte und Pflichten der Empfangsbahn (Art. 20). S. 10. — 72.
3. Pfandrecht der Eisenbahn am Gute (Art. 21. 22). S. 10. 11. — 72.
4. Verhältniß der Eisenbahnen unter einander (Art. 23). S. 11 — 72.
5. Ablieferungs-Hindernisse (Art. 24). S. 11. — 73.
V. Feststellung von Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes (Art. 25). S. 12. — 73.

Vierter Theil. Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Nichterfüllung des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

A. Aktiv-Legitimation (Art. 26). S. 12. — 73.
B. Sammtverbindlichkeit der transportirenden Eisenbahnen. Passiv-Legitimation und Gerichtsstand (Art. 27. 28). S. 12. 13. — 74.

C. Haftung der Eisenbahn für ihre Bediensteten (Art. 29). S. 13. — 74.
D. Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Verspätung.
I. Haftpflicht für Verlust und Beschädigung.
1. Voraussetzungen der Haftpflicht.
a. Grundsatz (Art. 30). S. 13. — 74.
b. Ausnahmen.
α. Ausschluß der Haftpflicht für die mit gewissen Transporten verbundene besondere Gefahr (Art. 31). S. 13. — 75.
β. Ausschluß der Haftpflicht für natürlichen Abgang (Art. 32. A.B. § 8). S. 14. 43. — 76. 107.
c. Vermuthung für den Verlust des Gutes (Art. 33). S. 15. — 76.
2. Höhe des Schadensersatzes für gänzlichen oder theilweisen Verlust.
a. Regelmäßige Höhe (Art. 34). S. 15. — 76.
b. Maximal-Entschädigungssätze für Specialtarife (Art. 35). S. 15. — 76.
3. Wirkung des Wiederauffindens des Gutes (Art. 36). S. 15. — 77.
4. Höhe des Ersatzes für Beschädigung (Art. 37). S. 15. — 77.
5. Einfluß der Deklaration des Interesses an die Lieferung auf die Höhe des Schadensersatzes (Art. 38. A.B. § 9). S. 16. 43. — 77. 108.
II. Haftpflicht für Versäumung der Lieferfrist.
1. Voraussetzungen (Art. 39). S. 16. — 77.
2. Höhe des Schadensersatzes (Art. 40). S. 16. — 78.
III. Gemeinsames für Verlust, Beschädigung und Verspätung.
1. Einfluß von Arglist und grober Fahrlässigkeit (Art. 41). S. 17. — 78.
2. Verzinsung der Entschädigungssumme (Art. 42). S. 17. — 78.
3. Wegfall der Haftung bei verbotenen Transporten (Art. 43). S. 17. — 79.
E. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn.
I. Durch Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes (Art. 44. 45). S. 17. 18. — 79. 80.
II. Durch Verjährung (Art. 46). S. 18. — 80.

Fünfter Theil. Rückgriff der Eisenbahnen untereinander.

I. Materielle Grundsätze für den Rückgriff.
1. Im Allgemeinen (Art. 47). S. 18. — 80.
2. Bei Versäumung der Lieferfrist (Art. 48. A.B. § 10). S. 19. 44. — 81. 108.
3. Ausschluß der Solidarhaft beim Rückgriff (Art. 49). S. 19. — 81.
4. Die Entscheidung im Hauptprozeß als Grundlage für den Rückgriff (Art. 50). S. 19. — 81.
II. Verfahren beim Rückgriff.
1. Nothwendigkeit, sämmtliche betheiligte Bahnen in einer Klage zu belangen (Art. 51). S. 19. — 81.
2. Verbot der Verbindung des Rückgriffs mit dem Entschädigungs-Verfahren (Art. 52). S. 19. — 82.
3. Zuständigkeit für das Rückgriffsverfahren (Art. 53). S. 20. — 82.
III. Befugniß der Eisenbahnen zu anderweitigen Vereinbarungen (Art. 54). S 20. — 82.

Sechster Theil. Schluß-Bestimmungen.

A. Prozessualische Festsetzungen.
I. Allgemeine Vorschrift (Art. 55). S. 20. — 82.
II. Vollstreckbarkeit der auf Grund des Internationalen Uebereinkommens erlassenen Urtheile. Unzulässigkeit der Kaution für Prozeßkosten (Art. 56). S. 20. — 82.
B. Organische Einrichtungen für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.
I. Das Central-Amt für den internationalen Transport.
1. Dessen Aufgabe im Allgemeinen (Art. 57). S. 20. — 82.
2. Reglementarische Bestimmungen.
a. Organisation des Central-Amts (C.A.R. Art. I). S. 38. — 102.
b. Mittheilungen an das Central-Amt und deren Veröffentlichung (C.A.R. Art. II). S. 38. — 102.
c. Mahnungsverfahren vor dem Central-Amt (C.A.R. Art. III). S. 38. — 103.
II. Aenderungen an der Liste der Eisenbahnen (Art. 58). S. 21. — 83.
III. Weitere internationale Konferenzen (Art. 59) S. 21. — 83.
C. Münzwährungsfragen (A.B. § 11). S. 44. — 109.
D. Dauer und Beginn der Wirksamkeit des Internationalen Uebereinkommens (Art. 60). S. 21. — 84.

Internationales Uebereinkommen

über den

Eisenbahn-Frachtverkehr.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs, Seine Majestät der König der Belgier, der Präsident der Französischen Republik, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg ꝛc. ꝛc., Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen ꝛc. ꝛc. und Apostolischer König von Ungarn, zugleich in Vertretung des Fürstenthums Liechtenstein, Seine Majestät der Kaiser aller Reußen und der Schweizerische Bundesrath haben sich entschlossen, auf Grund des in ihrem Auftrage ausgearbeiteten und in dem Protokolle d. d. Bern, 17. Juli 1886 niedergelegten Entwurfes, ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr abzuschließen und zu diesem Zwecke als ihre Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der deusche Kaiser, König von Preußen:
den Herrn Otto von Bülow, wirklicher Geheimer Rath und Kammerherr, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König der Belgier:
den Herrn Joseph Jooris, Kommandeur des Leopoldordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Der Präsident der Französischen Republik:
den Herrn Comte de Diesbach, Geschäftsträger der Französischen Republik bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft, und
den Herrn George, Senator, Erster Rath am Rechnungshof, Mitglied des vorberathenden Eisenbahnkomite.

Seine Majestät der König von Italien:
den Herrn Baron August von Peiroleri, Großoffizier Ihrer Orden des heiligen Maurizius und Lazarus und des italienischen Kronenordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg ꝛc. ꝛc.:
Für die Niederlande:
den Herrn T. M. C. Asser, Ritter des niederländischen Löwenordens, Kommandeur der Eichenkrone, Rath im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Professor des Rechts an der Universität in Amsterdam, und
den Herrn Jongheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef der allgemeinen Angelegenheiten der Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen.
Für Luxemburg:
den Herrn Dr. jur. Wilhelm Leibfried, Advokat in Luxemburg.

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen ꝛc. ꝛc. und Apostolischer König von Ungarn:
den Freiherrn Alois von Seiller, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der Kaiser aller Reußen:
den Herrn André de Hamburger, Allerhöchstihren Staatssekretär und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft, und
den Herrn Ingenieur Isnard, Hofrath, Abtheilungschef im Departement der Eisenbahnen.

Der Schweizerische Bundesrath:
den Herrn Emil Welti, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, und
den Herrn Gottfried Farner, administrativer Inspektor der Schweizerischen Eisenbahnen,

welche, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

(1) Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

(2) Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Art. 2.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 3.

Die Ausführungs-Bestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Art. 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Art. 5.

(1) Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

(2) Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandtstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

(3) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

(4) Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 6.

(1) Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a. Ort und Tag der Ausstellung;
b. die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn;
c. die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
d. die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
e. das Verlangen des Absenders, Spezial-Tarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
f. die Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
h. das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
i. den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Absatz 3);
k. die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);
l. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benutzen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre;

m. die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders er-

setzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes es gestatten.

(2) Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungs-Bestimmungen vorbehalten.

(3) Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

(4) Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

(5) Jede Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandtstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat.

Art. 7.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

(2) Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorgangs bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

(3) Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

(4) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzt wird.

Art. 8.

(1) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist.

Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt.

(2) Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

(3) Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

(6) Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konossements (Ladescheins).

Art. 9.

(1) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungs-Bestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

(3) Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein argliftiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 10.

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

(2) Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

(3) Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

(4) Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einem im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

(5) Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die Zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 11.

(1) Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privat-Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

(2) Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder innern Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

(3) Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 12.

(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

(2) Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

(3) Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versandt nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungs-

fehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

Art. 13.

(1) Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

(2) Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

(3) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

(4) Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 14.

(1) Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

(2) Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

(3) Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Art. 15.

(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

(2) Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

(3) Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind.

(4) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

(5) Die Eisenbahn darf die Ausführung der in Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

(6) Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

(7) Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

(8) Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Art. 16.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

(2) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der

im Besitz des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

(3) Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 18.

(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

(2) Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

(3) Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

(4) Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen nnd sonstiger Berechtigter.

Art. 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses

Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 23.

(1) Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

(2) Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

(3) Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Conto-Corrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

(4) Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

(5) In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämmtlicher beweglicher der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Art. 24.

(1) Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden.

(2) Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach

den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 25.

(1) In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen.

(2) Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

(3) Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

(4) Außerdem steht Jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Art. 26.

(1) Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

(2) Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Art. 27.

(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

(3) Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

(4) Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig

gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

(5) Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtbetrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Art. 29.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 30.

(1) Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch den inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

(2) Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Art. 31.

(1) Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,

   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;

2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,
   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. in Ansehung lebender Thiere,
   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,
   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

(2) Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 32.

(1) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu den aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

(2) Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

(3) Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

(4) Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Art. 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Art. 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36.

(1) Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

(2) In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versandt- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

(3) Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Art. 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reduzirt.

Art. 38.

(1) Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

(2) Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 40.

(1) Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^1/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^3/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: $^5/_{10}$ der Fracht.

(2) Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

(3) Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^6/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^8/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

(4) Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Art. 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 Prozent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Art. 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 44.

(1) Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

(2) Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Beschädigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Absatz 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a. Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
   b. der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

   War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und

hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

(3) Es steht dem Empfänger frei die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

(4) Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

(5) Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 45.

(1) Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44 Nr. 1 in drei Jahren.

(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

(3) Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Art. 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Art. 47.

(1) Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Trans-

port betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

(2) Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

Art. 48.

(1) Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

(2) Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 51.

(1) Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

(2) Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Art. 53.

(1) Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

(2) Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Art. 54.

Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

Art. 56.

(1) Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnißverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

(2) Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 57.

(1) Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegen zu nehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniß zu bringen;
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen,

sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen;

5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

(2) Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 58.

(1) Das im Artikel 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Artikel 1 aufgestellten Listen entgegen zu nehmen.

(2) Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einen Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

(3) Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

(4) Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie Seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 59.

(1) Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschließenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

(2) Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 60.

(1) Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksam-

keit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniß zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

(2) Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschließenden Staaten sobald als möglich ratifizirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikationsurkunden. *)

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Uebereinkommen unterzeichnet und demselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Liste der Eisenbahnstrecken,

auf welche

das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Belgien.

A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahnverwaltung.
2. Belgische Nordbahn.
3. Große belgische Centralbahn.
4. Lüttich—Maestricht.
5. Gent—Terneuzen.
6. Mecheln—Terneuzen.
7. Westflandrische Eisenbahn.
8. Eisenbahn von Chimay.
9. Gent—Eecloo—Brügge.
10. Termonde—St. Nikolas.
11. Hasselt—Mäseyck.
12. Antwerpen—Gent (Waes).

---

*) Die Ratifikationsurkunden sind am 30. September 1892 zu Bern ausgetauscht worden. Anm. des Herausgebers.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Niederländischer Verwaltungen.

13. Die von der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Achel bis Lüttich-Vivegnis, Ans (Etat) und Flémalle Grande.

II. Deutscher Verwaltungen.

14. Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Bleyberg bis Bleyberg.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

15. bei Comines bis Comines.
16. bei Halluin bis Menin.

IV. Luxemburgischer Verwaltungen.

Die von der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn betriebenen Strecken von der belgisch-luxemburgischen Grenze:

17. bei Pétange bis Athus.
18. bei Clémency bis Autel-Bas.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von belgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 105, 106.
Frankreich, Ziffer 9, 10, 11, 12, 13.
Niederlande, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
2. Militär-Eisenbahn.
3. Königlich Preußische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Preußischen Privat-Eisenbahnen, mit Ausschluß:
   a) der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.
4. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen.
5. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsver-verwaltung stehenden Sächsischen Privat-Eisenbahnen mit Ausschluß der Linien:
   b) Döbeln—Mügeln—Oschatz.
   c) Grünstädtel—Oberrittersgrün.
   d) Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.

e. Klotzsche—Königsbrück.
f. Mosel—Ortmannsdorf.
g. Mügeln bei Oschatz—Nerchau-Trebsen.
h. Mügeln bei Pirna—Geising.
i. Potchappel—Wilsdruff.
k. Radebeul—Radeburg.
l. Schönfeld—Geyer.
m. Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, nebst Abzweigung von Oberherold nach Thum.
n. Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.
o. Zittau—Markersdorf.
p. Zittau—Oybin, nebst Abzweigung Bertsdorf—Jonsdorf.

6. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.
7. Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privat-Eisenbahnen.
8. Main-Neckar-Eisenbahn nebst der Linie Eberstadt—Pfungstadt.
9. Großherzoglich Oberhessische Eisenbahnen.
10. Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn mit Ausschluß:
    q. der Doberan—Heiligendammer Eisenbahn.
11. Großherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluß:
    r. der Ocholt-Westersteder Eisenbahn.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

12. Alt-Damm—Colberger Eisenbahn.
13. Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn.
14. Arnstadt—Ichtershausener Eisenbahn.
15. Braunschweigische Landeseisenbahn.
16. Breslau—Warschauer Eisenbahn.
17. Broelthal-Eisenbahn (Hennef-Waldbroel).
18. Crefelder Eisenbahn.
19. Cronberger Eisenbahn.
20. Dahme—Uckroer Eisenbahn.
21. Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn.
22. Eckernförde—Kappelner Schmalspurbahn.
23. Eisenberg—Crossener Eisenbahn.
24. Eisern—Siegener Eisenbahn.
25. Ermsthalbahn (Metzingen—Urach).
26. Eutin—Lübecker Eisenbahn.
27. Flensburg—Kappelner Eisenbahn.
28. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. Main).
29. Fürth—Zirndorfer Eisenbahn.
30. Georgs-Marienhütte Eisenbahn.
31. Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn.
32. Gotteszell—Viechtacher Eisenbahn (Theilstrecke Gotteszell-Teisnach).
33. Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn.
34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

35. Hohenebra—Ebelebener Eisenbahn.
36. Hoyaer Eisenbahn (Hoya—Eystrup).
37. Ilmenau—Großbreitenbacher Eisenbahn.
38. Kerkerbachbahn.
39. Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn.
40. Kirchheimer Eisenbahn.
41. Königsberg—Cranzer Eisenbahn.
42. Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
43. Lübeck—Büchener und Lübeck—Hamburger Eisenbahn.
44. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg—Fürth).
45. Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn.
46. Mecklenburgische Südbahn (Parchim—Neubrandenburg).
47. Murnau—Garmisch-Partenkirchener Eisenbahn.
48. Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn.
49. Neuhaldensleber Eisenbahn.
50. Neustrelitz—Warnemünder Eisenbahn.
51. Neustrelitz—Wesenburg—Mirower Eisenbahn.
52. Oberdorf—Füssener Eisenbahn.
53. Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn.
54. Osthofen—Westhofener Eisenbahn.
55. Ostpreußische Südbahn, einschließlich der Fischhausen—Palmnickener Eisenbahn.
56. Parchim—Ludwigsluster Eisenbahn.
57. Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn.
58. Peine—Ilseder Eisenbahn.
59. Pfälzische Eisenbahnen.
60. Priegnitzer Eisenbahn (Perleberg—Wittstock).
61. Reinheim—Reichelsheimer Eisenbahn.
62. Rhene—Diemelthal-Eisenbahn (Bredelar-Martenberg).
63. Ruhlaer Eisenbahn (Wutha—Ruhla).
64. Saal-Eisenbahn.
65. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn.
66. Schleswig—Angeler Eisenbahn (Schleswig—Süderbrarup).
67. Sonthofen—Oberstdorfer Eisenbahn.
68. Sprendlingen—Wöllsteiner Eisenbahn.
69. Stargard—Küstriner Eisenbahn, einschließlich der Glasow—Berlinchener Eisenbahn.
70. Stendal—Tangermünder Eisenbahn.
71. Warstein—Lippstadter Eisenbahn.
72. Weimar-Geraer Eisenbahn.
73. Wermelskirchen—Burger Eisenbahn.
74. Werra-Eisenbahn.
75. Wittenberge—Perleberger Eisenbahn.
76. Worms—Offsteiner Eisenbahn.
77. Zell—Todtnauer Eisenbahn.
78. Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen befinden.

I. Russischer Verwaltungen.

79. Die von der Großen Russischen Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen.
80. Die von der Brest-Grajewo'er Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken.
81. Die von der Weichselbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

82. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz.
83. Die von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Hennersdorf bis Ziegenhals.
84. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Wichstadtl bis Mittelwalde.
85. Die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebe Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine.

Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

86. bei Liebau bis Liebau.
87. bei Seidenberg bis Seidenberg.
88. Die von der Böhmischen Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach.

Die von der Buschtěhrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

89. bei Reitzenhain bis Reitzenhain.
90. bei Klingenthal bis Klingenthal.
91. Die von der Böhmischen Westbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Furth i. W. bis Furth i. W.

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

92. bei Niklasdorf bis Ziegenhals.
93. bei Passau bis Passau.
94. bei Braunau bis Simbach.
95. bei Lochau bis Lindau.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Schweizerischen Nordostbahn betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:

96. bei Konstanz bis Konstanz.
97. bei Rielasingen bis Singen.
98. bei Waldshut bis Waldshut.

IV. Französischer Verwaltungen.

Die den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gehörigen von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der französisch-deutschen Grenze:

99. bei Altmünsterol bis Altmünsterol.
100. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt.
101. bei Chambrey bis Chambrey.
102. bei Novéant bis Novéant.
103. bei Amanweiler bis Amanweiler.
104. bei Fentsch bis Fentsch.

V. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

105. bei Aachen bis Aachen.
106. bei Dalheim bis Dalheim.

VI. Niederländischer Verwaltungen.

107. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel.
108. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Cranenburg bis Cleve.
109. Die von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich bis Emmerich.

Die von den niederländischeu Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

110. bei Gronau bis Gronau.
111. bei Gildehaus bis Salzbergen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von deutschen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Belgien, Ziffer 14.
Frankreich, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.
Luxemburg, Ziffer 2, 3.
Niederlande, Ziffer 7, 8. 9, 10, 11, 12, 13.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 25 bis und mit 44.
Rußland, Ziffer 47, 48, 49, 50, 51, 52.
Schweiz, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Frankreich.

A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Die Linien d'intérêt général:

1. Der Nordbahn.
2. Der Ostbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Brigne-Meuse nach Brigne-aux-Bois, Carignan nach Messempré, Charmes nach

Rambervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Bassy, Bassy nach Doulevant-le-Château.

3. Der Westbahn.
4. Der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linie des alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis.
5. Der Orléansbahn, einschließlich der Lokalbahnen der Sarthe.
6. Der Südbahn.
7. Der Staatsbahnen, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Lokalbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barbezieux nach Châteauneuf.
8. Die beiden Ringbahnen von Paris, einschließlich der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaiseau.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

9. bei Treignes bis Vireux.
10. bei Doische bis Givet.
11. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet.
12. Die von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Abeele bis Hazebrouck.
13. Die von der Eisenbahngesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die der Französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der deutsch-französischen Grenze:

14. bei Altmünsterol bis Petit-Croix.
15. bei Deutsch-Avricourt bis Igney-Avricourt.
16. bei Chambrey bis Moncel.
17. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle.
18. bei Amanweiler bis Batilly.
19. bei Fentsch bis Audun-le-Roman.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei Delle bis Delle.
21. bei Vallorbes bis Pontarlier.
22. bei Verrières bis Pontarlier.

IV. Italienischer Verwaltungen.

23. Die von der Italienischen Gesellschaft der Mittelmeerbahnen betriebene von der italienisch-französischen Grenze bei Modane bis Modane.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 15, 16.
Deutschland, Ziffer 99, 100, 101, 102, 103, 104.
Italien, Ziffer 4.
Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23.

Italien.

A. Von italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Sämmtliche von der Gesellschaft des mittelländischen Netzes betriebene Linien.
2. Sämmtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebene Linien.
3. Sämmtliche von der Gesellschaft des sizilianischen Netzes betriebene Linien.

B. Bahnstrecken, welche im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen sich befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

4. Die von der Französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

II. Schweizerischer Verwaltungen.

5. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

III. Oesterreichischer Verwaltungen.

6. Die von den K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Frankreich, Ziffer 23.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 22, 23, 24.
Schweiz, Ziffer 24.

Luxemburg.

A. Von luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Prinz-Heinrich-Bahn, mit Einschluß der Linie von Wasserbillig nach Grevenmacher.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

2. Die von den Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebenen sämmtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.
3. Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Ulfingen bis Ulfingen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von luxemburgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 17, 18.

Niederlande.

A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Gesellschaft zum Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen.
2. Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.
4. Niederländische Zentral-Eisenbahn-Gesellschaft.
5. Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
6. Harlem—Zandvoort Eisenbahn-Gesellschaft.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

7. Die von den Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bei Neuschanz bis Neuschanz.

Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-niederländischen Grenze.

8. bei Borken bis Winterswyk.
9. bei Bocholt bis Winterswyk.
10. bei Elten bis Zevenaar.
11. bei Straelen bis Venloo.
12. bei Kaldenkirchen bis Venloo.
13. bei Dahlheim bis Vlodrop.

II. Belgischer Verwaltungen.

14. Die von der großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Hamont bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Dahlheim.
15. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Lanaeken bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Aachen.

16. Die von der Lüttich-Maestrichter Eisenbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Visé bis Maestricht.
17. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Weelde-Merxplas bis Tilburg.
18. Die von der Mecheln—Terneuzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei La Clinge bis Terneuzen.
19. Die von der Gent—Terneuzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Selzaete bis Terneuzen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von niederländischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 13.
Deutschland, Ziffer 107, 108, 109, 110, 111.

Oesterreich-Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder (einschließlich Liechtenstein).

A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich-Ungarn betrieben werden.

1. K. K. General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen, mit Einschluß der auf fürstlich Liechtenstein'schem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch—Buchs und der von der italienischen Adria-Eisenbahn-Gesellschaft mitbetriebenen Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontebba bis Pontafel, dagegen mit Ausschluß der Dalmatiner Staatsbahn mit den Linien:
   a) Spalato—Siveric—Knin.
   b) Perkovic—Slivno—Sebenico.
   Dann der Kolomeaer Lokalbahnen:
   c) Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung.
   d) Nadwornianski przedmiescie Szeparowce—Kniaždwór.
2. Außig-Teplitzer Eisenbahn.
3. Böhmische Kommerzialbahnen.
4. Böhmische Nordbahn.
5. Böhmische Westbahn.
6. Bozen-Meraner Eisenbahn.
7. Buschtěhrader Eisenbahn.
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn, mit Einschluß der von der Verwaltung der Russischen Südwestbahnen mitbetriebenen Strecken von Brody und Podwoloczyska bis zur österreichisch-russischen Grenze ebendaselbst; jedoch mit Ausschluß der Flügelbahn:
   e) Podleze—Niepolomice.
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

10. Kaschau—Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke).
11. Kremsthalbahn.
12. Mährisch-Schlesische Zentralbahn.
13. Neutitscheiner Lokalbahn.
14. Oesterreichische Nordwestbahn.
15. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien).
16. K. K. Südbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien), mit Ausschluß der schmalspurigen Lokalbahn Mödling—Hinterbrühl nächst Wien mit elektrischem Betriebe).
17. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
18. Stauding-Stramberger Lokalbahn.
19. Die von den K. Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von Lawoczne bis an die ungarische Grenze der K. K. Staatsbahn Stryj — ungarische Grenze bei Beskid.
20. Eisenbahn Wien—Aspang.
21. Wiener Verbindungsbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die Italienische Adria-Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken von der italienisch-österreichischen Grenze:

22. bei Cormons bis Cormons.
23. bei Pontebba bis Pontafel in der Richtung aus Italien.
24. bei Peri bis Ala.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die Königlich Bayrischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

25. bei Kiefersfelden bis Kufstein.
26. bei Salzburg bis Salzburg.
27. bei Waldsassen bis Eger.
28. bei Schirnding bis Eger.
29. bei Asch bis Eger.

Die durch die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

30. bei Brambach bis Eger.
31. bei Bärenstein bis Weipert.
32. bei Moldau bis Moldau.
33. bei Schöna bis Bodenbach.
34. bei Schöna bis Tetschen.
35. bei Neusalz-Spremberg bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Taubenheim.
36. bei Alt- und Neu-Gersdorf bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach.

37. bei Seifhennersdorf bis Warnsdorf.
38. bei Groß-Schönau bis Warnsdorf.
39. bei Zittau bis Reichenberg.

Die durch die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze;

40. bei Neuforge bis Halbstadt.
41. bei Jägerndorf bis Jägerndorf.
42. bei Oderberg bis Oderberg.
43. bei Goczalkowitz bis Dziedit.
44. bei Neuberun bis Oswieçim.

III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der russischen Südwest-Bahnen in der Richtung aus Rußland betriebenen Strecken von der russisch-österreichischen Grenze:

45. bei Radziwilow bis Brody.
46. bei Wolocysk bis Podowolcyska.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von österreichischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 82 bis und mit 95.
Italien, Ziffer 6.
Rußland, Ziffer 53, 54, 55.
Schweiz, Ziffer 12, 13.

II. Ungarn.

Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. Ungarische Staatsbahnen, mit Ausnahme der Linien:
Garam-Berzencze—Selmeczbánya.
Sorokſár—Szt.-Lörincz.
Taraczköcz—Tereſel.

dagegen mit Einschluß folgender von der Staatsbahnverwaltung betriebenen Linien:

a. von der rumänischen Grenze bis Prédeal.
b. von der Grenze bei Zimony bis Belgrad.
c. von Brod bis Bosna-Brod.
d. der Eisenbahn Arad—Temesvár.
e. der Lokalbahn Békés-Fölvár—Békés.
f. der Lokalbahn Debreczen—H.-Nánás—Büd-Szt.-Mihály.
g. der Lokalbahn Nagy-Várad—Belényes—Vaskoh.
h. der Lokalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt.-Márton.
i. der Lokalbahn Kun-Szt.-Márton—Szentes.
j. der Lokalbahn Ujszász—Jász-Apáti.
k. der Lokalbahn Mezö-Tur—Turkeve.

l. der Lokalbahnen von Zagorien (Csáktornya—Zágráb).
m. der Lokalbahn Vinkovce—Brcka.
n. der Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen.
o. der Lokalbahn von Mátra.
p. der Lokalbahn Bánréve—Ozd.
q. der Lokalbahnen von Bihar.
r. der Lokalbahn Héjasfalva—Székelyudvarhely.
s. der Lokalbahn Maros-Ludas—Beszterce.
t. der Lokalbahn Ruma—Vrdnik.
u. der Lokalbahn Szombathely—Pinkafö.
v. der Lokalbahn Bóba—Sümegh.
w. der Lokalbahn Marmaros-Sziget—Sziget.
x. der Lokalbahn Szatmár—Nagybánya.
y. der Lokalbahn Szilagyság.
z. der Lokalbahn Nyiregyháza—Mátészalka.
aa. der Lokalbahn Rétszihus—Szegzárd.
bb. der Lokalbahn Budapest-Lajosmizse.
cc. der Lokalbahn Kisújszállás—Dévaványa—Gyoma.
dd. der Lokalbahnen in Bács-Brodrogh.
ee. der Pécs—Barcser-Eisenbahn.
ff. der Mohács-Pécser-Eisenbahn.

2. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluß der von dieser betriebenen
   a. Lokalbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek und der
   b. Lokalbahnen von Torontál.
3. K. K. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluß der folgenden von derselben betriebenen Lokalbahnen:
   a. Köszegh—Szombathely.
   b. Barcs—Pakrácz.
4. K. K. Kaschau—Oderbergerbahn (Ungarische Linien), einschließlich der von dieser betriebenen Strecke Margitfalu—Gölniczbánya der Lokalbahn im Gölniczthal, aber ausschließlich der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok derselben Linie.
5. Györ—Sopron—Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft, einschließlich der von dieser betriebenen Strecke Lujta-Ujfalu—Ebenfurt der Wien—Pottendorf—Wienerneustädter Linie der K. K. Südbahn-Gesellschaft.
6. Lokalbahn von Arad und Csanád.
7. Lokalbahn im Szamosthal.
8. Lokalbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György.
9. Lokalbahn im Poprádthal.

Rußland.

A. Von russischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Nicolaibahn.
2. Putiloff Eisenbahn (Zweigbahn der Nicolaibahn).
3. Rybinsk—Bologoe Eisenbahn.
4. Ostachkovo—Rjew Eisenbahn.
5. St. Petersburg—Warschauer Eisenbahn.
6. Baltische Eisenbahn (mit Ausnahme der II. Sektion).
7. Riga—Tuckum Eisenbahn.
8. Moskau—Nijninowgorod Eisenbahn.
9. Schuja—Ivanowo Eisenbahn.
10. Moskau—Jaroslawl Eisenbahn.
11. Moskau—Brester Eisenbahn.
12. Moskau—Kursk Eisenbahn.
13. Moskau—Riasan Eisenbahn.
14. Riasan—Koslow Eisenbahn.
15. Riashsk—Wjasma Eisenbahn.
16. Riashsk—Morschansk Eisenbahn.
17. Tambow—Koslow Eisenbahn.
18. Tambow—Saratow Eisenbahn.
19. Grjasy—Zarizyn Eisenbahn.
20. Koslow—Woronesh—Rostower Eisenbahn.
21. Catherine Eisenbahn.
22. Orel—Grjasy Eisenbahn.
23. Livny Eisenbahn (schmalspurig).
24. Orel—Witebsker Eisenbahn.
25. Dünaburg—Witebsker Eisenbahn.
26. Riga—Dünaburger Eisenbahn.
27. Mitauer Eisenbahn.
28. Libau—Romny Eisenbahn.
29. Warschau—Terespoler Eisenbahn.
30. Warschau—Bromberger Eisenbahn.
31. Warschau—Wiener Eisenbahn.
32. Lodsin Eisenbahn.
33. Kursk—Kiew Eisenbahn.
34. Süd-Westbahnen.
35. Kharkow—Nicolajew Eisenbahn.
36. Kursk—Kharkow—Asower Eisenbahn.
37. Losowo—Sebastopoler Eisenbahn.
38. Weichselbahn.
39. Ivangorod—Dombrowo Eisenbahn.
40. Morschansk—Sysraner Eisenbahn.
41. Wladikaukaser Eisenbahn.
42. Fastower Eisenbahn.

43. Orenburger Eisenbahn.
44. Samara—Ufa Eisenbahn.
45. Muromer Eisenbahn.
46. Polaßjesche Eisenbahnen.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-russischen Grenze:

47. bei Eydtkuhnen bis Wirballen.
48. bei Ottlotschin bis Alexandrowo.
49. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Rechte Oder-Ufer Eisenbahn).
50. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Oberschlesischen Eisenbahn).
51. Die von der Ostpreußischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo.
52. Die von der Marienburg — Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Illowo bis Mlawa.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

53. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-russischen Grenze bei Szszakowa bis Granica.

Die von der Galizischen Carl Ludwigs-Bahn in der Richtung nach Rußland betriebenen Strecken von der österreich-russischen Grenze:

54. bei Brody bis Radziwilow.
55. bei Podwoloczyska bis Wolocysk.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von russischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 79, 80, 81.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 45, 46.

Schweiz.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Schweizerische Zentralbahn.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn.
4. Schweizerische Nordostbahn.
5. Vereinigte Schweizerbahnen.
6. Neuenburger Jurabahn.
7. Emmenthalbahn.
8. Langenthal—Huttwilbahn.
9. Tößthalbahn.
10. Aargauisch-luzernische Seethalbahn.
11. Schweizerische Südostbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Oesterreichischer Verwaltungen.

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-schweizerischen Grenze:

12. bei Buchs bis Buchs.
13. bei St. Margrethen bis St. Margrethen.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze:

14. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen.
15. bei Stetten bis Basel.
16. bei Leopoldshöhe bis Basel.
17. bei Grenzach bis Basel.
18. Die von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn vom badischen Bahnhof bis zum Centralbahnhof in Basel.
19. Die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei St. Gingolph bis Bouveret.
21. bei Chêne-Bourg bis Genf-Eaux-Vives.
22. bei La Plaine bis Genf-Cornavin.
23. bei Col-des-Roches bis Locle.

IV. Italienischer Verwaltungen.

24. Die von den Italienischen Gesellschaften des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Chiasso bis Chiasso.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von schweizerischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 96, 97, 98.
Frankreich, Ziffer 20, 21, 22.
Italien, Ziffer 5.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Reglement
betreffend die
Errichtung eines Central-Amtes.

Art. I.

(1) Der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

(2) Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

(3) Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100 000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Art. II.

(1) Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

(2) Das Verzeichniß der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntniß zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mittheilen wird.

(3) Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

Art. III.

(1) Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

(2) Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniß gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

(3) Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

(4) Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

(5) Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

(6) Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

(7) Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Reglement unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Ausführungs-Bestimmungen

zum Uebereinkommen

über den

internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

---

§ 1.

(Zu Art. 3 des Uebereinkommens).

(1) Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schiesspulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

(2) Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

(3) Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Begingungen vereinbaren.

§ 2.

(Zu Art. 6 des Uebereinkommens.)

(1) Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandtlandes tragen.

(2) Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

(3) Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

(4) Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

(5) Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

(6) Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

(7) Auch kann die Versandtstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§ 3.

(Zu Art. 7 des Uebereinkommens.)

(1) Wenn die im § 1, Absatz 4 und in der Anlage 1 Nr. I bis XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I bis XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

(2) In allen anderen Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

(3) Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 4.

(Zu Art. 9 des Uebereinkommens.)

Für die im Art. 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen.

§ 5.

(Zu Art. 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§ 6.

(Zu Art. 14 des Uebereinkommens.)

(1) Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a. für Eilgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 1 Tag;

b. für Frachtgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 2 Tage;

(2) Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

(3) Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

(4) Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

(5) Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

(6) Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

(7) Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch

welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

(8) Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

(9) Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

(10) Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

(11) Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

§ 7.

(Zu Art. 15 des Uebereinkommens).

Zu der im Art. 15, Absatz 6, vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

§ 8.

(Zu Art. 32 des Uebereinkommens).

(1) Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer,
Rinden,
Wurzeln,
Süßholz,
geschnittener Tabak,
Fettwaaren,
Seifen und harte Oele,
frische Früchte,
frische Tabaksblätter,
Schafwolle,
Häute,
Felle,
Leder,
getrocknetes und gebackenes Obst,
Thierflechsen,
Hörner und Klauen,
Knochen (ganz und gemahlen),
getrocknete Fische,
Hopfen,
frische Kitte.

(2) Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

§ 9.

(Zu Art. 38 des Uebereinkommens).

(1) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung dekla-

rirt wird, muß im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

(2) Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

(3) Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Ct.

§ 10.

(Zu Art. 48 des Uebereinkommens).

(1) Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungs-Bestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a. die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b. die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a. die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b. der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c. die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

(2) Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

(3) Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

(4) Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungs-Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Ausführungs-Bestimmungen unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Anlage 1.

Vorschriften
über
bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I.

(1) Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen andern Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

(2) Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II.

Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" 2c. tragenden Zettel beklebt sein.

III.

Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme 2c.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

IV.

Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III gegebenen Vorschriften.

V.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier

verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten, größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

(1) Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen nnd müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

(2) Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VII.

(1) Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

(2) Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf-, beziehungsweise Abladen, selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

VIII.

Celloïdin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt und, daß das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

IX.

(1) Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gutbefestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,

oder

3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XI.

(1) Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. IX für Schwefeläther 2c. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

XVI.

(1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsalz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII.

Auf den Transport von rother, rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII.

(1) Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

   oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

   Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

(2) Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3 Anwendung.

XIX.

(1) Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. IX) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, Absatz 1 maßgebend.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX.

(1) Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reduzirt) nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe giebt;

(2) die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen 2c);

(3) ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol 2c.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

   entweder

   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

   c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

   aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

   bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material bestehen, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden

sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther 2c.) Anwendung.

XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17,5 ⁰ Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl),

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden,

   entweder

   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b. in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

   c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

      aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

      bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas ge-

tränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den, an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther ꝛc.) Anwendung.

XXII.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin ꝛc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:

   entweder

   a. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

b. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
   aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
   bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.

XXIII.

(1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße,

in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

(8) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XXIV.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) 2c. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn:

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:
   entweder
   a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,
   oder
   b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,
   oder
   c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1 und unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte, (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße u. s. w. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII.

Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX.

(1) Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a. luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,

oder

b. luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehten Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- und Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

(3) Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

(1) Die hochbeschwerten Korbonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappeseiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

(2) Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres an-

genommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

(1) Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle), und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarnabfälle, Weber- und Harnischlitzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt,

(2) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

(3) Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güterexpedition von dem Absender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zur Ziffer 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommmen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Absendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXIII.

Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preß-Torf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen

(vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne ꝛc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weitern Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

Falls die unter IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter Nr. IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Körper einerseits, und die unter Nr. XV (mit Einschluß von Brom bis zum Gewicht von 100 Gramm) anderseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dichtverschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften).

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

Versandtbahn

Empfangsbahn

Empfangsstation

n Uebereinkommen über den
ziehungsweise Verkehre ent-

r Italien ist anzugeben, ob sie auf den

Angabe der anzuwendenden Tarife
und
Routenvorschrift

etrag der
Frankatur

klarirtes
resse an
Lieferung

Baar-
Vor-
schuss

nach
Eingang

in Buchstaben

Betrag

ezifikation
obiger
achnahme

ankaturvermerk
des Absenders

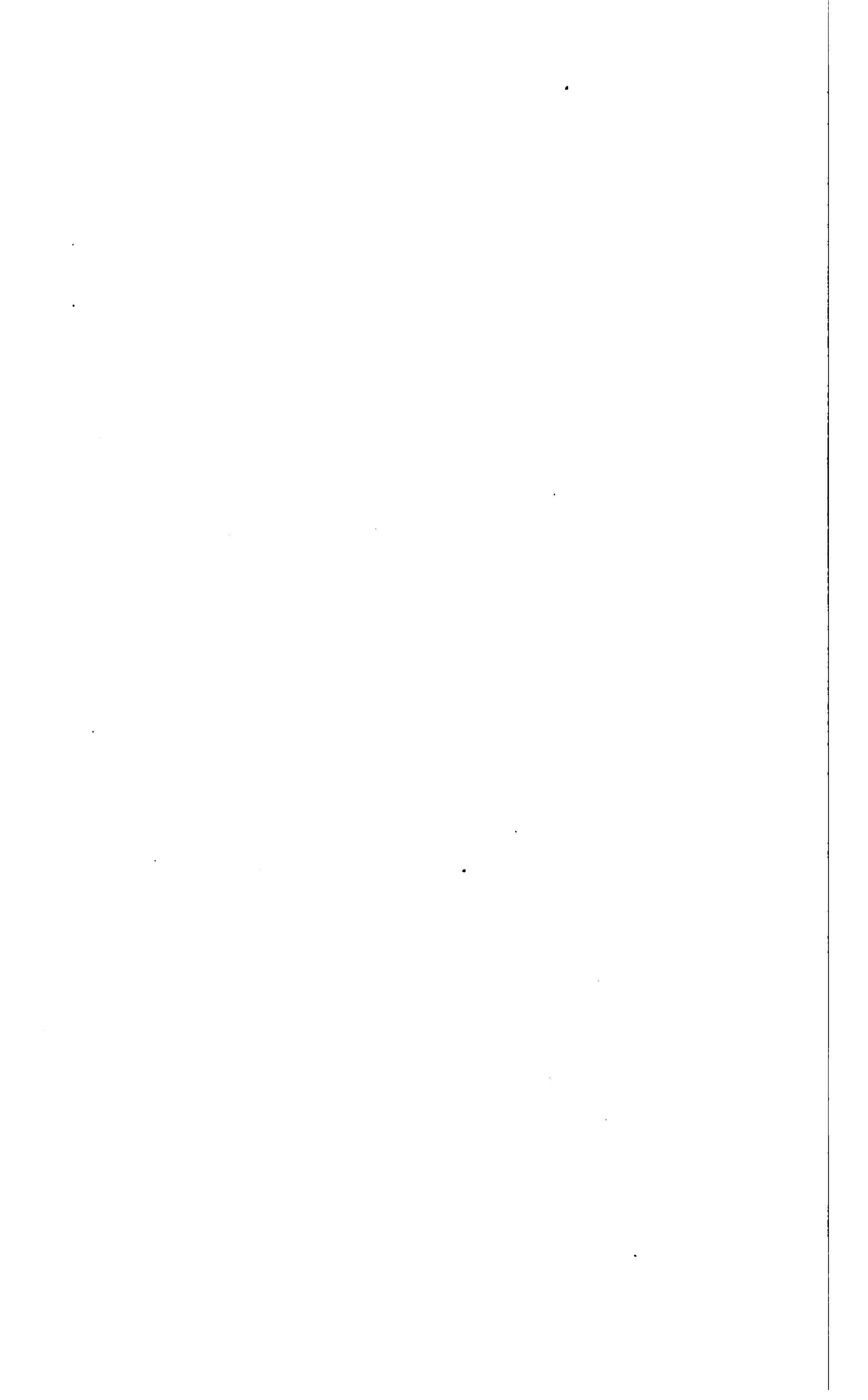
.... den .... 18....

Unterschrift und Adresse des Absenders

r a g

18.

s Absenders



Anlage 3.

Erklärung.

Die Güter-Expedition der ....

Eisenbahn zu .... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach

....

von mir (uns) angenommen, nämlich ....

....

....

....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter

unverpackt

——————————————————*)

in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

......................., den ....ten .... 18.....

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt" oder der Passus „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung" zu streichen.
Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

...., den .... 18.....

Die Güter=Expedition der .... Eisenbahn zu .... ersuche(n) $\frac{\text{ich}}{\text{wir}}$, die mittelst Frachtbrief d. d. .... den .... 18.....

zur Beförderung

an ....

zu ....

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht. Kilogramm.

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern.
2. an .... in ....
   Station .... der ....
   .... Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Protokoll.

Im Begriffe, an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In Betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Abwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des andern Staates.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement betreffend die Errichtung eines Zentralamtes, sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben soll wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifizirt werden soll, ist als ein

integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Protokoll mit ihren Unterschriften versehen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Convention Internationale

sur le

Transport de Marchandises par Chemins de fer.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie, agissant aussi au nom de Son Altesse le Prince de Liechtenstein, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc. etc., Sa Majesté l'Empereur de toutes le Russies et le Conseil Fédéral de la Confédération Suisse, ont résolu de conclure une convention sur le transport international de marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui se trouve contenu dans le protocole de Berne du 17 Juillet 1886, et ils ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

Le Sieur Otto von Bülow, Conseiller intime actuel et Chambellan de Sa Majesté,
Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

Le Sieur Baron Alois von Seiller, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le roi des Belges:

Le Sieur Joseph Jooris, Commandeur de l'Ordre de Léopold, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Le Président de la République Française.

Le Sieur Comte de Diesbach, Chargé d'Affaires de la République française près la Confédération Suisse, et

Le Sieur George, Sénateur, Conseiller-maître à la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Le Sieur Auguste des Barons Peiroleri, Grand Officier de ses Ordres des St-Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc. etc.:

Pour les Pays-Bas:

Le Sieur T. M. C. Asser, Chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais, Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Chêne, etc., Conseiller au Ministère des Affaires étrangères, Professeur de Droit à l'Université d'Amsterdam, et

Le Sieur Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef des Affaires générales de la Société pour l'exploitation des ehemins de fer de l'État.

Pour le Luxembourg:

Le Sieur Guillaume Leibfried, Docteur en droit, Avocat au Barreau de Luxembourg.

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies:

Le Sieur André de Hamburger, Son Secrétaire d'Etat et Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse, et

Le Sieur Isnard, Ingénieur, Conseiller de Cour, Chef de division au Ministère des chemins de fer.

Le Conseil fédéral de la Confédération Suisse:

Le Sieur Emile Welti, Chef du Département des Postes et Chemins de fer, et

Le Sieur Gottfried Farner, Inspecteur administratif des chemins de fer Suisses.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article Premier.

(1) La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

(2) Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Art. 2.

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

2° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3.

Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4.

En ce qui concerne des transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5.

(1) Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

(2) Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

(3) Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

(4) Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6.

(1) Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes:

1° les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2° il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

3° la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

(2) Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

(3) Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou

d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

(4) Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contract de transport.

(5) L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Art. 7.

(1) L'expéditeur est reponsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

(2) Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

(3) Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

(4) Les dispositions règlementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8.

(1) Le contrat du transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

(2) L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

(3) Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

(4) Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre de colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

(5) Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

(6) Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Art. 9.

(1) Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

(2) Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

(3) L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10.

(1) L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au desti-

nataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de poliee. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

(2) Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

(3) Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

(4) Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

(5) Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11.

(1) Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

(2) Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accesoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12.

(1) Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

(2) Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, son sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment le frais de transport.

(3) Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

(4) En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation de frais de transport et de frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

Art. 13.

(1) L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

(2) L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

(3) Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expediteur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

(4) Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14.

(1) Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

(2) Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à delais allongés dans le trafic international.

(3) Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15.

(1) L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

(2) Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aus ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

(3) Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

(4) Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

(5) Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

(6) Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

(7) Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

(8) Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Art. 16.

(1) Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

(2) Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire.

(3) La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18.

(1) Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

(2) L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

(3) Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

(4) Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Art. 19.

La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23.

(1) Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

(2) Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinaire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

(3) La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

(4) Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a

d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

(5) Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Art. 24.

(1) Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expedition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

(2) Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25.

(1) Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

(2) Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

(3) La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays ou elle a lieu.

(4) En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26.

(1) Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

(2) Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Art. 27.

(1) Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

(2) Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

(3) L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les sus-dites administrations.

(4) L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

(5) Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30.

(1) Le chemin de fer est responsable, sauf les dipositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

(2) Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. La transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31.

(1) Le chemin de fer n'est pas responsable:

1° de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,
en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport;

2° de l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,
en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage;

3° de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescription des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,
en tant que l'avarie sera resultée du danger; inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux;

4° de l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avriées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,
en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° de l'avarie survenue aux animaux vivants,
en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

6° de l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,
en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

(2) Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une de causes susmentionnées, il y aura pré-

somption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32.

(1) En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

(2) Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

(3) Cette restriction de responsabilité ne peus pas toutefois, être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

(4) En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Art. 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à nne réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et

que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36.

(1) L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

(2) Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'l a reçue.

(3) Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Art. 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38.

(1) S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 44 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

(2) Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40.

(1) En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^1/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;

$^2/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^2/_{10}$ du délai de transport;

$^3/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^3/_{10}$ du délai de transport;

$^4/_{10}$ du prix de tansport pour un retard égal ou inférieur à $^4/_{10}$ du délai de transport;

$^5/_{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport.

(2) Si la dite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

(3) S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^2/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;

$^4/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^2/_{10}$ du délai de transport;

$^6/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^3/_{10}$ du délai de transport;

$^8/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^4/_{10}$ du délai de transport;

$^{10}/_{10}$ du prix de transport pour un retard ou supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport.

(4) Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ce intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44.

(1) Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

(2) Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acception de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents exterieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

(3) Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté con-

formément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

(4) Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

(5) Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45.

(1) Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

(2) En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

(3) L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 47.

(1) Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce un telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de

ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

(2) Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnitée, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48.

(1) Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

(2) A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Art. 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, in quali et quento, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûmont signifiée aux chemins de fer à actionner per voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51.

(1) Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

(2) Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52.

Il ne nera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53.

(1) Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

(2) Lorsque l'action devra être intentée contre plusiers chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Art. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56.

(1) Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

(2) La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens *(cautio judicatum solvi)* ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57.

(1) Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé:

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignement de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4° D'instruire les demandes en modification de la présente Convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

(2) Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58.

(1) L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

(2) L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

(3) La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

(4) La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59.

(1) Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin, d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

(2) Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats interessés.

Art. 60.

(1) La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigneur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai, devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

(2) La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.*)

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne le quatorze Octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Liste des lignes de chemins de fer

auxquelles s'applique

la convention internationale en matière de transport de marchandises.

Allemagne.

A. Lignes exploitées par des administrations allemandes.

I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités par l'Etat.

1. Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
2. Chemin de fer militaire.
3. Chemins de fer de l'Etat de Prusse et les autres chemins de fer exploités par l'Etat de Prusse, à l'exception:
   a. du chemin d'embranchement à voie étroite de la Ha[illegible] Silésie.
4. Chemins de fer de l'Etat de Bavière.

---

*) L'échange des actes de ratification a eu lieu à Berne, le 30 septembre 1892. Note de l'éditeur.

5. Chemins de fer de l'Etat de Saxe et les autres chemins de fer exploités par l'Eat de Saxe, à l'exception des lignes à voie étroite suivantes:
   b. Doebeln—Mügeln—Oschatz.
   c. Grunstädtel—Oberrittersgrun.
   d. Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.
   e. Klotzsche—Königsbruck.
   f. Mosel—Ortmannsdorf.
   g. Mügeln près Oschatz—Nerchau-Trebsen.
   h. Mügeln près Pirna—Geising.
   i. Potschappel—Wilsdruff.
   k. Radebeul—Radebourg.
   l. Schönfeld—Geyer.
   m. Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, y compris l'embranchement Oberherold—Thum.
   n. Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.
   o. Zittau—Markersdorf.
   p. Zittau—Oybin, y compris l'embranchement Bertsdorf—Jonsdorf.
6. Chemins de fer de l'Etat du Wurtemberg.
7. Chemins de fer de l'Etat de Bade et les chemins de fer privés exploités par l'Etat de Bade.
8. Chemin de fer du Main—Neckar, y compris la ligne Eberstadt—Pfungstadt.
9. Chemins de fer grand-ducaux de la Haute-Hesse.
10. Chemin de fer grand-ducal Frédéric François de Mecklembourg, à l'exception:
    q. du chemin de fer à voie étraite Doberan—Heiligendamm.
11. Chemins de fer de l'Etat d'Oldenbourg, à l'exception:
    r. du chemin de fer Ocholt—Westerstede.

II. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.

12. Chemin de fer Alt-Damm—Colberg.
13. Chemin de fer Altona—Kaltenkirchen.
14. Chemin de fer Arnstadt—Ichtershausen.
15. Chemin de fer de l'Etat Brunswick.
16. Chemin de fer Breslau—Varsovie.
17. Chemin de fer de la vallée de Broel (Hennef—Walbroel).
18. Chemin de fer de Crefeld.
19. Chemin de fer de Cronberg.
20. Chemin de fer Dahme—Uckro.
21. Chemin de fer Dortmund—Gronau—Enschede.
22. Chemin de fer à voie étroite Eckernförde—Kappeln.
23. Chemin de fer Eisenberg—Crossen.

24. Chemin de fer Eisern-Siegen.
25. Chemin de fer de la vallée de l'Erms (Metzingen—Urach).
26. Chemin de fer Eutin—Lübeck.
27. Chemin de fer Flensbourg—Kappeln.
28. Chemin de fer de jonction de Francfort s. Main.
29. Chemin de fer Fürth—Zirndorf.
30. Chemin de fer de la forge George—Marie.
31. Chemin de fer Gernrode—Harzgerode.
32. Chemin de fer Gotteszell—Viechtach (section de Gotteszell à Teisnach).
33. Chemin de fer Halberstadt—Blankenbourg.
34. Chemin de fer Louis de Hesse.
35. Chemin de fer Hohenebra—Ebeleben.
36. Chemin de fer Hoya (Hoya—Eystrup).
37. Chemin de fer Ilmenau—Grossbreitenbach.
38. Chemin de fer de Kerkerbach.
39. Chemin de fer Kiel—Eckernfœrde—Flensbourg.
40. Chemin de fer de Kirchheim.
41. Chemin de fer Kœnigsberg—Cranz.
42. Chemins de fer à voie étroite du district d'Altena.
43. Chemin de fer Lübeck—Buchen et Lübeck—Hambourg.
44. Chemin de fer Louis (Nuremberg—Fürth).
45. Chemin de fer Marienbourg—Mlawka.
46. Chemin de fer du Sud du Mecklembourg (Parchim—Neubrandenbourg).
47. Chemin de fer Murnau—Garmisch-Partenkirchen.
48. Chemin de fer Neubrandenbourg—Friedland.
49. Chemin de fer Neuhaldensleben.
50. Chemin de fer Neustrelitz—Warnemünde.
51. Chemin de fer Neustrelitz—Wesenberg—Mirow.
52. Chemin de fer Oberdorf—Füssen.
53. Chemin de fer Osterwieck—Wasserleben.
54. Chemin de fer Osthofen—Westhofen.
55. Chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, y compris la ligne Fischhausen—Palmnicken.
56. Chemin de fer Parchim—Ludwigslust.
57. Chemin de fer Paulinenaue—Neuruppin.
58. Chemin de fer Peine—Ilsede.
59. Chemin de fer du Palatinat.
60. Chemin de fer de la Priegnitz (Perleberg—Wittstock).
61. Chemin de fer Reinheim—Reichelsheim.
62. Chemin de fer Rhene—Diemelthal (Bredelar-Martenberg).
63. Chemin de fer de Ruhla (Wutha—Ruhla).
64. Chemin de fer de la Saale.
65. Chemin de fer Schaftlach-Gmund.
66. Chemin de fer Schleswig—Angeln (Schleswig—Suderbrarup).

67. Chemin de fer Sonthofen—Oberstdorf.
68. Chemin de fer Sprendlingen--Wœllstein.
69. Chemin de fer Stargard—Cüstrin, y compris la ligne Glasow-Berlinchen.
70. Chemin de fer Stendal—Tangermünde.
71. Chemin de fer Warstein—Lippstadt.
72. Chemin de fer Weimar—Gera.
73. Chemin de fer Wermelskirchen—Burg.
74. Chemin de fer de Werra.
75. Chemin de fer Wittenberge—Perleberg.
76. Chemin de fer Worms—Offstein.
77. Chemin de fer Zell—Todtnau.
78. Chemin de fer Zschipkau—Finsterwalde.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations russes.

79. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Grande Compagnie Russe, de la frontière russe-allemande près Eydtkuhnen à Eydtkuhnen.
80. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Brest-Grajewo, de la frontière russe-allemande près Prostken à Prostken.
81. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de la Vistule, de la frontière russe-allemande près Illowo à Illowo.

II. Administrations autrichiennes.

82. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-allemande près Myslowitz à Myslowitz.
83. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Central Morave-Silésien, de la frontière austro-allemande près Hennersdorf à Ziegenhals.
84. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord-Ouest Autrichien, de la frontière austro-allemande près Wichtstadtl à Mittelwalde.
85. Le tronçon, exploité par la société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'Etat, de la frontière austro-allemande près Mittelsteine à Mittelsteine.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de jonction Süd-Nord Allemand, de la frontière austro-allemande:

86. près Liebau à Liebau.
87. près Seidenberg à Seidenberg.
88. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Ebersbach à Ebersbach.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de Buschtěhrad, de la frontière austro-allemande:

89. près Reitzenhain à Reitzenhain.
90. près Klingenthal à Klingenthal.
91. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de l'Ouest de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Fourth i. W. à Fourth i. W.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien, de la frontière austro-allemande:

92. près Niklasdorf à Ziegenhals.
93. près Passau à Passau.
94. près Braunau à Simbach.
95. près Lochau à Linda.

III. Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer du Nord-Est-Suisse, de la frontière suisse-allemande:

96. près Constance à Constance.
97. près Rielasingen à Singen.
98. près Waldshut à Waldshut.

IV. Administrations françaises.

Les tronçons, appartenant aux chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine et co-exploités par le chemin de fer de l'Est Français, de la frontière franco-allemande:

99. près Altmünsterol à Altmünsterol.
100. près Avricourt à Deutsch-Avricourt.
101. près Chambrey à Chambrey.
102. près Novéant à Novéant.
103. près Amanweiler à Amanweiler.
104. près Fentsch (Fontoi) à Fentsch (Fontoi).

V. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge, de la frontière néerlandaise-allemande:

105. près Aix-la-Chapelle à Aix-la-Chapelle.
106. près Dalheim à Dalheim.

VI. Administrations néerlandaises.

107. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Brabant-septentrional-Allemand, de la frontière néerlandaise-allemande près Gennep à Wesel.
108. Le tronçon exploité par le chemin de fer Hollandais, de la frontière néerlandaise-allemande près Cranenbourg à Cleve.
109. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Rhénan-Néerlandais, de la frontière néerlandaise-allemande près Emmerich à Emmerich.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer de l'Etat Néerlandais, de la frontière néerlandaise-allemande:

110. près Gronau à Gronau.
111. près Gildehaus à Salzbergen.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations allemandes. voir:

Belgique, chiffre 14.
France, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.
Luxembourg, chiffres 2, 3.
Pays-Bas, chiffres 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.
Autriche-Hongrie, chiffres 25 à 44 inclus.
Russie, chiffres 47, 48, 49, 50, 51, 52.
Suisse, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Autriche-Hongrie.

I. Royaumes et pays représentés au „Reichsrath“ (y compris Liechtenstein).

A. Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés mentionnées ci-dessous, ayant leur siège en Autriche-Hongrie.

1. Direction générale impériale-royale de chemins de fer de l'Etat Autrichien, y compris la partie de la lingne de Feldkirch à Buchs qui est située dans la principauté de Liechtenstein et le tronçon co-exploité par la Compagnie Italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne près Pontebba à Pontafel. Sont exceptées par contre les lignes des chemins de fer de l'Etat en Dalmatie:
   a. Spalato—Siveric—Knin.
   b. Perkovic—Slivno—Sebenico.
   en outre les lignes d'intérêt local de Koloméa:
   c. Koloméa—Sloboda rungurska et l'embranchement:
   d. Nadwornianski przedmiescie Szeparowce—Kniaždwór.
2. Chemin de fer Aussig—Teplitz.
3. Chemins de fer commerciaux de la Bohême.
4. Chemin de fer du Nord de la Bohême.
5. Chemin de fer de l'Ouest de la Bohême.
6. Chemin de fer Bozen—Meran.
7. Chemin de fer de Buschtěhrad.
8. Chemin de fer Galicien de Charles- Louis, y compris les tronçons de Brody et Podwoloczyska à le frontière austro-russe près Brody et Podwoloczyska co-exploités par l'administration des chemins de fer Russes du Sud-Ouest. Est excepté par contre l'embranchement:
   e. Podleze—Niepolomice.

9. Chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand.
10. Chemin de fer Kaschau—Oderberg (tronçon Autrichien).
11. Chemin de fer de Kremsthal.
12. Chemin de fer Central Morave-Silésien.
13. Chemin de fer d'intérêt local de Neutitschein.
14. Chemin de fer du Nord-Ouest-Autrichien.
15. Société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes Autrichiennes).
16. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes Autrichiennes), excepté la ligne d'intérêt local à voie étroite Mœdling—Hinterbruehl près de Vienne (à moteurs électriques).
17. Chemin de fer de jonction Sud-Nord-Allemand.
18. Chemin de fer d'intérêt local Stauding—Stramberg.
19. Chemins de fer de l'Etat Hongrois exploitant le tronçon de Lawoczne à la frontière hongroise du chemin de fer de l'Etat impérial-royal de Stryj à la frontière hongroise près Beskid.
20. Chemin de fer Vienne—Aspang.
21. Chemin de fer de ceinture à Vienne.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations italiennes.

Les tronçons, exploités par la Compagnie Italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne:

22. près Cormons à Cormons.
23. près Pontebba à Pontafel dans la direction de l'Italie.
24. près Peri à Ala.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière, de la frontière allemande-autrichienne:

25. près Kiefersfelden à Kufstein.
26. près Salzbourg à Salzbourg.
27. près Waldsassen à Eger.
28. près Schirnding à Eger.
29. près Asch à Eger.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe, de la frontière allemande-autrichienne:

30. près Brambach à Eger.
31. près Bærenstein à Weipert.
32. près Moldau à Moldau.
33. près Schœna à Bodenbach.
34. près Schœna à Tetschen.

35. près Neusalza-Spremberg à la frontière austro-allemande près Taubenheim.
36. près Alt- et Neu-Gersdorf à la frontière austro-allemande près Ebersbach.
37. près Seifhennersdorf à Warnsdorf.
38. près Gross-Schœnau à Warnsdorf.
39. près Zittau à Reichenberg.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-autrichienne:

40. près Neusorge à Halbstadt.
41. près Jægerndorf à Jægerndorf.
42. près Oderberg à Oderberg.
43. près Goczalkowitz à Dzieditz.
44. près Neuberun à Oswieçim.

III. Administrations russes.

Le tronçons, exploités par les chemins de fer Russes du Sud-Ouest dans la direction de la Russie de la frontière russe-autrichienne:

45. près Radziwilow à Brody.
46. près Woloczysk à Podwoloczyska.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations autrichiennes, voir:
Allemagne, chiffres 82 à 95 inclus
Italie, chiffre 6.
Russie, chiffres 53, 54, 55.
Suisse, chiffres 12, 13.

II. Hongrie.

Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés mentionnées cidessous, ayant leur siége en Autriche ou en Hongrie.

1. Chemins de fer de l'Etat Hongrois, excepté les lignes:
Garam-Berzencze-Selmeczbánya.
Soroksár—Szt.-Lörincz.
Taraczköz—Teresel.

mais y compris les lignes suivantes exploitées par les chemins de fer de l'Etat:

a. Frontière de Roumanie—Prédeal.
b. Vimony (frontière)—Belgrade.
c. Brod—Bosna-Brod.
d. Chemin de fer Arad—Temesvár.
e. Chemin de fer d'intérêt local Békés-Földvár—Békés.
f. Chemin de fer d'intérêt local Debreczen—H.-Nánás—Büd-Szt.-Mihály.

g. Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Várad—Belényes —Vaskoh.
h. Chemin de fer d'intérêt local Puszta-Tenyö—Kun-Szt.-Márton.
i. Chemin de fer d'intérêt local Kun-Szt.—Márton—Szentes.
j. Chemin de fer d'intérêt local Ujszász—Jász-Apáti.
k. Chemin de fer d'intérêt local Mezö-Tur—Turkeve.
l. Chemins de fer d'intérêt local de Zagorie (Csáktornya —Zágráb).
m. Chemin de fer d'intérêt local Vinkovce—Brcka.
n. Chemin de fer d'intérêt local Maros-Vásárhely—Szász-Régen.
o. Chemin de fer d'intérêt local de Mátra.
p. Chemin de fer d'intérêt local Bánréve—Ozd.
q. Chemins de fer d'intérêt local de Bihar.
r. Chemin de fer d'intérêt local Héjasfalva—Székelyudvarhely.
s. Chemin de fer d'intérêt local Maros-Ludas—Berszterce.
t. Chemin de fer d'intérêt local Ruma—Vrdnik.
u. Chemin de fer d'intérêt local Szombathely—Pinkafö.
v. Chemin de fer d'intérêt local Bóba—Sümegh.
w. Chemin de fer d'intérêt local Marmaros-Sziget—Sziget.
x. Chemin de fer d'intérêt local Szatmár—Nagybánya.
y. Chemin de fer d'intérêt local de Szilagyság.
z. Chemin de fer d'intérêt local Nyiregyháza—Mátészalka.
aa. Chemin de fer d'intérêt local Rétszihus—Szegszárd.
bb. Chemin de fer d'intérêt local Budapest—Lajosmizse.
cc. Chemin de fer d'intérêt local Kisújsállás—Dévaványa —Gyoma.
dd. Chemins de fer d'intérêt local Bács—Bodrogh.
ee. Chemin de fer Pécs—Barcs.
ff. Chemin de fer Mohács—Pécs.

2. Société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes Hongroises), y compris les lignes exploitées par cette société:
   Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek.
   Chemin de fer d'intérêt local de Torontál.
3. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes Hongroises), y compris les lignes d'intérêt local exploitées par cette société:
   a. Köszegh—Szombathely.
   b. Barcs—Pakrácz.
4. Compagnie impériale-royale de chemin de fer Kaschau—Oderberg (lignes Hongroises), y compris la partie Margitfalu

—Gölniczbánja du chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Gölnicz, exploitée par la compagnie, mais excepté la partie à voie étroite Gölniczbánya — Szomolnok de la même ligne.

5. Compagnie du chemin de fer Györ—Sopron—Ebenfurt, y compris le tronçon exploité par elle de Lujta-Ujfalu—Ebenfurt de la ligne de la Société impériale-royale des chemins de fer du Sud Vienne—Pottendorf—Wienerneustadt.
6. Chemin de fer d'intérêt local d'Arad et de Csanád.
7. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Szamos.
8. Chemin de fer d'intérêt local Keszthely — Balaton-Szt.-György.
9. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Poprád.

Belgique.

A. Lignes exploitées par des administrations belges.

1. Administration des chemins de fer de l'Etat Belge.
2. Nord Belge.
3. Grand Central Belge.
4. Liége—Maestricht.
5. Gand—Terneuzen.
6. Malines-Terneuzen.
7. Flandre Occidentale.
8. Chemin de fer de Chimay.
9. Gand—Eecloo—Bruges.
10. Termonde—St.-Nicolas.
11. Hasselt—Maeseyck.
12. Anvers—Gand (Waes).

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations néerlandaises.

13. Le tronçon, exploité par la Compagnie des chemins de fer de l'Etat Néerlandaises, de la frontière belge néerlandaise près Achel à Liége-Vivegnis, Ans (Etat) et Flémalle-Grande.

II. Administrations allemandes.

14. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière belge-néerlandaise près Bleyberg à Bleyberg.

III. Administrations françaises.

Les tronçons, exploités par la Compagnie des chemins de fer français du Nord, de la frontière-belge-française:

15. près Comines à Comines.
16. près Halluin à Menin.

IV. Administrations luxembourgeoises.

Les tronçons, exploités par la société du chemin de fer Prince Henry, de la frontière belge-luxembourgeoise:

17. près Pétange à Athus.
18. près Clémency à Autel-Bas.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur ter ritoire étranger, exploités par des administrations belges, voir:

Allemagne, chiffres 105, 106.
France, chiffres 9, 10, 11, 12, 13.
Pays-Bas, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

France.

A. Lignes exploitées par des administrations françaises.

Les lignes d'intérêt général:

1. du Nord;
2. de l'Est, y compris les lignes de Monthermé à Monthermé, Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois, Carignan à Messempré, Charmes à Rambervillers, Avricourt à Blamont et à Cirey, Saint-Dizier à Vassy, Vassy à Doulevant-le-Château, exploitées par la Compagnie pour le compte des concessionnaires directs;
3. de l'Ouest;
4. de Paris-Lyon-Méditerranée, y compris le chemin de fer du Vieux Port de Marseille et celui d'Arles à Saint-Louis, exploités pour le compte des concessionnaires directs;
5. d'Orléans, y compris les lignes d'intérêt local de la Sarthe exploitées dans les mêmes conditions que le réseau normal;
6. du Midi;
7. du réseau de l'Etat, y compris les lignes d'intérêt local de Ligré-Rivière à Richelieu et de Barbezieux à Châteauneuf, exploitées pour le compte des concessionnaires directs;
8. des deux Ceintures de Paris, y compris la ligne stratégique de Valenton à Massy-Palaiseau.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge, de la frontière franco-belge:

9. près Treignes à Vireux;
10. près Doissche à Givet;
11. Le tronçon, exploité par la Compagnie de chemin de fer du Nord Belge, de la frontière franco-belge près Heer-Agimont à Givet;

12. Le tronçon, exploité par la Compagnie Belge des chemins de fer de la Flandre Occidentale, de la frontière franco-belge près Abeele à Hazebrouck;
13. Le tronçon, exploité par la Compagnie Belge du chemin de fer Chimay, de la frontière franco-belge près Momignies à Anor.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons, appartenant au chemin de fer de l'Est Français et co-exploités par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière franco-allemande:

14. près Altmunsterol à Petit-Croix;
15. près Deutsch-Avricourt à Igney-Avricourt;
16. près Chambrey à Moncel;
17. près Novéant à Pagny-sur-Moselle;
18. près Amanweiler à Batilly;
19. près Fentsch (Fontoi) à Audun-le-Roman.

III. Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Jura-Simplon, de la frontière franco-suisse.

20. près Delle à Delle;
21. près Vallorbes à Pontarlier;
22. près Verrières à Pontarlier.

IV. Administrations italiennes.

23. Le tronçon, exploité par la Compagnie Italienne de la Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Modane à Modane.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations françaises, voir:

Allemagne, chiffres 99, 100, 101, 102, 103, 104.
Belgique, chiffres 15, 16.
Italie, chiffre 4.
Suisse, chiffres 20, 21, 22, 24, 23.

Italie.

A. Lignes exploitées par des administrations italiennes.

1. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de la Méditerranée.
2. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de l'Adriatique.
3. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau sicilien.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations françaises.

4. Le tronçon, exploité par la Compagnie française de Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Ventimiglia à Ventimiglia.

II. Administrations suisses.

5. Le tronçon, exploité par la Compagnie du Gothard, de la frontière italo-suisse près Pino à Luino.

III. Administrations autrichennes.

6. Le tronçon, co-exploité par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien, dans la direction vers l'Italie, de la frontière italo-autrichienne, près Pontafel à Pontebba.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations italiennes, voir:

France, chiffre 23.
Autriche-Hongrie, chiffres 22, 23, 24.
Suisse, chiffre 24.

Luxembourg.

A. Lignes exploitées par des administrations luxembourgeoises.

1. Chemin de fer Prince-Henri, y compris la ligne de Wasserbillig à Grevenmacher.

B. Tronçons exploités ou co- exploités par des administrations étrangères.

1. Administrations allemandes.

2. Les lignes des chemins de fer Guillaume du Luxembourg exploitées par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
3. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-luxembourgeoise près Trois-Vierges à Trois-Vierges.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire ètranger, exploités par des administrations luxembourgeoises voir:

Belgique, chiffres 17, 18.

Pays-Bas.

A. Lignes exploitées par des administrations néerlandaises.

1. Compapnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais.
2. Compagnie du chemin de fer Rhénan-Néerlandais.
3. Compagnie du chemin de fer Hollandais.
4. Compagnie du chemin de fer Central-Néerlandais.
5. Compagnie du chemin de fer Brabant-Septentrional-Allemand.
6. Compagnie du chemin de fer Haarlem—Zandvoort.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations allemandes.

7. Le tronçon, exploité par les chemins de fer de l'Etat grand-ducal d'Oldenbourg, de la frontière allemande-néerlandaise près Neuschanz à Neuschanz.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-néerlandaise

8. près Borken à Winterswyk.
9. près Bocholt à Winterswyk.
10. près Elten à Zevenaar.
11. près Straelen à Venloo.
12. près Kaldenkirchen à Venloo.
13. près Dahlheim à Vlodrop.

II. Administration belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge,

14. de la frontière belge-néerlandaise près Hamont à la frontière néerlandaise-allemande près Dahlheim.
15. de la frontière belge-néerlandaise près Lanaeken à la frontière néerlandaise-allemande près Aix-la-Chapelle.
16. de la frontière belge-néerlandaise près Weelde-Merxplas à Tilbourg.
17. Le tronçon exploité par le chemin de fer Liége-Maestricht, de la frontière belge-néerlandaise près Visé à Maestricht.
18. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Malines à Terneuzen, de la frontière berge-néerlandaise près La Clinge à Terneuzen.
19. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près Selzaete à Terneuzen.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations néerlandaises, voir:

Belgique, chiffre 13.
Allemagne, chiffres 107, 108, 109, 110, 111.

Russie.

A. Lignes exploitées par des administrations russes.

1. Chemin de fer Nicolas.
2. Chemin de fer Poutiloff (embranchement du chemin de fer Nicolas).
3. Chemin de fer Rybinsk—Bologoïé.
4. Chemin de fer Ostachkovo—Rjew.
5. Chemin de fer St. Péterbourg—Varsovie.
6. Chemin de fer de la Baltique (à l'exception de la 2e section).
7. Chemin de fer Riga—Tuckum.
8. Chemin de fer Moscou—Nijninovgorod.
9. Chemin de fer Chouïa—Ivanovo.
10. Chemin de fer Moscou—Jaroslavl.
11. Chemin de fer Moscou—Brest.
12. Chemin de fer Moscou—Koursk.
13. Chemin de fer Moscou—Riazan.
14. Chemin de fer Riazan—Koslow.
15. Chemin de fer Riajsk—Viazma.
16. Chemin de fer Riajsk—Morchansk.
17. Chemin de fer Tambow—Koslow.
18. Chemin de fer Tambow—Saratow.
19. Chemin de fer Griazi—Tsaritsyn.
20. Chemin de fer Kozlow—Voronège—Rostow.
21. Chemin de fer Cathérine.
22. Chemin de fer Orel—Griazi.
23. Chemin de fer de Livny (voie étroite).
24. Chemin de fer Orel—Vitebsk.
25. Chemin de fer Dünabourg—Vitebsk.
26. Chemin de fer Riga—Dünabourg.
27. Chemin de fer de Mitau.
28. Chemin de fer Libau—Romny.
29. Chemin de fer Varsovie—Térespol.
30. Chemin de fer Varsovie—Bromberg.
31. Chemin de fer Varsovie—Vienne.
32. Chemin de fer de Lodzi.
33. Chemin de fer Koursk—Kiew.
34. Chemins de fer Sud-Ouest.
35. Chemin de fer Kharkow—Nicolaïew.
36. Chemin de fer Koursk—Kharkow—Azow.

37. Chemin de fer Losovaïa—Sébastopol.
38. Chemin de fer de la Vistule.
39. Chemin de fer Ivangorod—Dombrovo.
40. Chemin de fer Morchansk—Syzran.
41. Chemin de fer de Vladikavkaz.
42. Chemin de fer de Fastow.
43. Chemin de fer d'Orenbourg.
44. Chemin de fer Samara—Oufa.
45. Chemin de fer Mourome.
46. Chemins de fer de Polésie.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administratons allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-russe:

47. près Eydtkuhnen à Wirballen.
48. près Ottlotschin à Alexandrowo.
49. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de l'Oder rive droite).
50. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de la Haute-Silésie).
51. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, de la frontière allemande-russe près Prostken à Grajewo.
52. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Marienbourg—Mlawa, de la frontière allemande-russe près Illowo à Mlawa.

II. Administrations autrichennes.

53. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-russe près Szczakowa à Granica.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer Galicien de Charles-Louis dans la direction vers la Russie de la frontière austro-russe:

54. près Brody à Radziwilow.
55. près Podwoloczyska à Woloczysk.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations russes, voir:

Allemagne, chiffres 79, 80, 81.
Autriche-Hongrie, chiffres 45, 46.

Suisse.

A. Lignes exploitées par des administrations suisses.

1. Chemin de fer du Central Suisse.
2. Chemin de fer du Gothard.
3. Chemin de fer du Jura-Simplon.
4. Chemin de fer du Nord-Est Suisse.
5. Chemin de fer de l'Union Suisse.
6. Chemin de fer du Jura neuchâtelois.
7. Chemin de fer de l'Emmenthal.
8. Chemin de fer Langenthal—Huttwil.
9. Chemin de fer du Tössthal.
10. Chemin de fer du Seethal argovien lucernois.
11. Chemin de fer du Sud-Est Suisse.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations autrichiennes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien, de la frontière austro-suisse.

12. près Buchs à Buchs.
13. près St-Margrethen à St-Margrethen.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade, de la frontière allemande-suisse:

14. près Gottmadingen à la frontière suisse-allemande près Wilchingen.
15. près Stetten à Bâle.
16. près Leopoldshœhe à Bâle.
17. près Grenzach à Bâle.
18. Le chemin de fer de raccordement de la gare badoise à la gare du Central à Bâle, co-exploité par les chemins de fer Badois.
19. Le tronçon, exploité par les chemins de fe impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière allemande-suisse près St-Louis à Bâle.

III. Administrations françaises.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-suisse:

20. près St.-Gingolph à Bouveret.
21. près Chêne-Bourg à Genève-Eaux-Vives.
22. près La Plaine à Genève-Cornavin.
23. près Col-des Roches au Locle.

IV. Administrations italiennes.

24. Le tronçon exploité par les Compagnies Italiennes du réveau de la Méditerrannée et de l'Adriatique, de la frontière italo-suisse près Chisso à Chiasso.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations suisses, voir:

Allemagne, chiffres 96, 97, 98.
France, chiffres 20, 21, 22.
Italie, chiffre 5.

Fait à Berne le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures).

Réglement
relatif
à l'Institution d'un Office Central.

Art. I.

(1) Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siége de cet Office sera à Berne.

(2) Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

(3) Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service de transports internationaux.

Art. II.

(1) L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Le exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service sseront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

(2) La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

(3) Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Art. III.

(1) Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement de comptes résultant des transports internationaux.

(2) Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de règler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

(3) Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

(4) Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision du fond par le juge compétent.

(5) Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

(6) Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

(7) Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé ce Règlement.

Fait à Berne le quatorze Octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Dispositions Réglementaires
pour
l'Exécution de la Convention Internationale
sur le
Transport de Marchandises par Chemins de fer.

---

§ 1.

(Art. 3 de la Convention.)

(1) Sont exclus du transport:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3° Transports funèbres.

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmis les objets admis au transport sous certaines conditions.

(2) Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

(3) Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2.

(Art. 6 de la Convention.)

(1) Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Con-

vention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

(2) La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

(3) Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

(4) Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

(5) Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que, lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

(6) Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

(7) Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3.

(Art. 7 de la Convention.)

(1) L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

(2) Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

(3) Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 % la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

§ 4.

(Art. 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§ 5.

(Art. 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

§ 6.

(Art. 14 de la Convention.)

(1) Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. Pour la grande vitesse:
  1⁰ Délai d'expedition . . . . 1 jour.
  2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:
  1⁰ Délai d'expédition . . . . 2 jours.
  2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kolomètres . . . . 2 jours.

(2) Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quelque soit le nombre des réseaux différents parcourus.

(3) Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

1⁰ Les jours de foire.
2⁰ Les époques de trafic extraordinaire.
3⁰ Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.
4⁰ Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

(4) Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

(5) Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée

au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

(6) Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

(7) Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

(8) Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

(9) De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

(10) Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

(11) Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7.

(Art. 15 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6 l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

§ 8.

(Art. 32 de la Convention.)

(1) Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après;

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,

peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

(2) Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1%.

§ 9.

(Art. 38 de la Convention.)

(1) La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

(2) Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

(3) La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10.

(Art. 48 de la Conveution.)

(1) A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la Convention et le § 6 des présentes dispositions réglementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1. Entre deux chemins de fer voisins:
   a. Le délai de l'expédition, en deux parties égales.
   b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2. Entre trois chemins de fer ou plus:
   a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.
   b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.
   c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

(2) Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

(3) L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

(4) Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé.

Fait à Berne le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Annexe 1.

Prescriptions

relatives

aux Objets admis au transport sous certaines conditions.

I.

(1) Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en ferblanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes planches, épaisses de 22 millimètres au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

(2) Les pétards ne seront admis au transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de „capsules“ ou „pastilles fulminantes“, etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans les récipients de forte tôle ou de bois très-solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une

quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le N° III.

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en ferblanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

(1) Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en ferblanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de „phosphore jaune (blanc) ordinaire“ et celle de „haut“.

(2) Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en ferblanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication „phosphore rouge“.

VII.

(1) Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en ferblanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

(2) La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

VIII.

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise

au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessication.

IX.

(1) L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodium) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante:

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangés avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objects, voir N° XXXV.

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

1° en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2° en vases de fer blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles,

ou

3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles.

XI.

(1) L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construits à cet

effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au N⁰ IX pour l'éther sulfurique.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau forte) sont soumis aux prescriptions suivantes:

1⁰ Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2⁰ Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du N⁰ XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3⁰ Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

(1) La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous N⁰ XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le N⁰ XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transportée que

1⁰ dans des boîtes de ferblanc, fortes, étamées et bien soudées,

ou

2⁰ dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée, et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N⁰ XV, 2 et 3 sont applicables.

XIX.

(1) Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir N⁰ IX) et de l'essence de pétrole (voir N⁰ XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le N⁰ XI, on appliquera en tant qu'ils sont transportées en touries, bouteilles ou cruches les prescriptions du N⁰ XV, 1, alinéa 1.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets voir N⁰ XXXV.

XX.

(1) Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5⁰ du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21⁰ du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer;

(2) les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (Solaroel, photogène, etc.);

(8) les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1⁰ Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que
  a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,
     ou
  b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
     ou
  c. dans des vases en verre; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
    aa. Quand plusieurs vases sont réuuis en un colis, ils doivant être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles;
    bb. Quand le vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'ansés, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2⁰ Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3⁰ Le transport n'a lieu que sur de wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4⁰ Les dispositions du N⁰ 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5⁰ En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

6⁰ Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro on un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du

présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du N° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que
   a. dans des tonneaux particuliérement bons et solides, ou
   b. dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou
   c. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois, en observant les prescriptions cidessous indiquées:
      aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.
      bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne droit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux de intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5⁰ En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

6⁰ Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre en doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7⁰ Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8⁰ Chaque colis isolé, ainsi que les couveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot „inflammable" imprimé sur fond rouge les mots „à porter à la main". Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à manoeuvrer avec précaution".

9⁰ Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5⁰ Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du N⁰ XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII.

(1) L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5⁰ Celsius.

(2) Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes:

1⁰ Ces objets ne peuvent être transportés que

a. dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

b. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois, en observant les prescriptions cidessous indiquées:

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballes isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile

ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se déterioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot „inflammable“, imprimé sur fond rouge, les mots „à porter à la main“. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à ranger avec précaution“.

XXIII.

(1) Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

(2) Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

(3) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XXIV.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que

1⁰ si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription: „arsenic (poison)", et

2⁰ si l'emballage est fait de la manière suivante:
soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,
ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,
ou

c. en cylindres de ferblanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1 et sous XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

XXVI.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels â base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomp, céruse et autres couleurs à base de plomp; poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII.

La levure, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVIII.

Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases

garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXIX.

(1) Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

(2) S'il est fraîchement éteint, on emploira pour l'emballage. soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints soint soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

(3) Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la terre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteient et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX.

(1) Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en échevaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caissés; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

(2) Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise

sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI.

(1) La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage voir alinéa 3.)

(2) La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

(3) La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

XXXII.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes:

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare départ et être amenés à l'heure fixée par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles matières non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au N° 2, même pour les chargements par wagon complet.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou destinataire.

XXXIII.

Les soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIV.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir N° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de boi, les copeaus de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont couplètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les N°s IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiées sous le N° XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), dautre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de ferblanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Fait à Berne, le quatorze octobre de l'année mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Annexe 2.

… fer expéditeur

…

… fer destinataire ……

…

… destinataire sur le transport de … de chemins de fer,

… l'Italie, si la marchandise

Chemin de fer expéditeur

…

Chemin de fer destinataire

…

Station destinataire

…

Tarifs et itinéraires réclamés

…

…

…

Montant

Montant

…

…

…rt payé …ur

…

… le … 18…

Signature et adresse de l'expéditeur

…esse de l'expéd…

Unité d… taxe pour 10… kilogr…

Report ……

…

…claration ……

livraison ……

…

…claration ……

livraison ……

…

éclaration ……

livraison ……

…

Annexe 3.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer ....
.... à ....
.... a, sur ma (notre) demande, accepté au transport par chemin de fer en destination de ....
.... les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour .... savoir:

....

....

....

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport

sans emballage
——————————————*)
avec un emballage défectueux notamment:

....

....

....

....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture.

.... le .... 18...........

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise, ou „sans emballage" ou „avec un emballage défectueux notamment".
Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Annexe 4.

Disposition ultérieure.

.... le .... 18....

La gare de .... du chemin de fer de .... est priée de ne pas livrer au destinataire M ....
à .... désigné dans la lettre de voiture du .... 18.......... l'expédition ci-après spécifiée:

Marques et Numéro.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Désignation de la marchandise.	Poids en kilogr.

mais de

1º la faire retourner à mon adresse;

2º l'envoyer à M ....
à .... station du chemin de fer de ....

(Signature.)

Observations. On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.
Dans le cas nº 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à *la gare de destination primitive*, soit à *une gare intermédiaire.*

Fait à Berne le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Protocole.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit:

1° Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépentant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent pendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la règlementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette règlementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Disposition réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le trans-

port des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Wilhelm Gronau's Buchdruckerei, Berlin W.



